Рекомендуемая цена: 499 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 21

ИСТОРИЯ ВОЛЖСКОГО АВТОЗАВОДА

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

00021

9 772618 724302

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 21, 2019

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 11 100 экз.
Цена: 499 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2019 Hachette Collections, France
© 2019 Ашет Коллекция
© 2019 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 01.11.2018.
Дата выхода в свет: 24.01.2019.

Фотографии и иллюстрации:
Стр. 6, 7, 8 © РИА Новости;
Стр. 9, 10, 11 © dreamstime.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Сборка элементов моторного отсека

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

История Волжского автозавода

МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

«Кадиллак купе Девилль» 1959 года

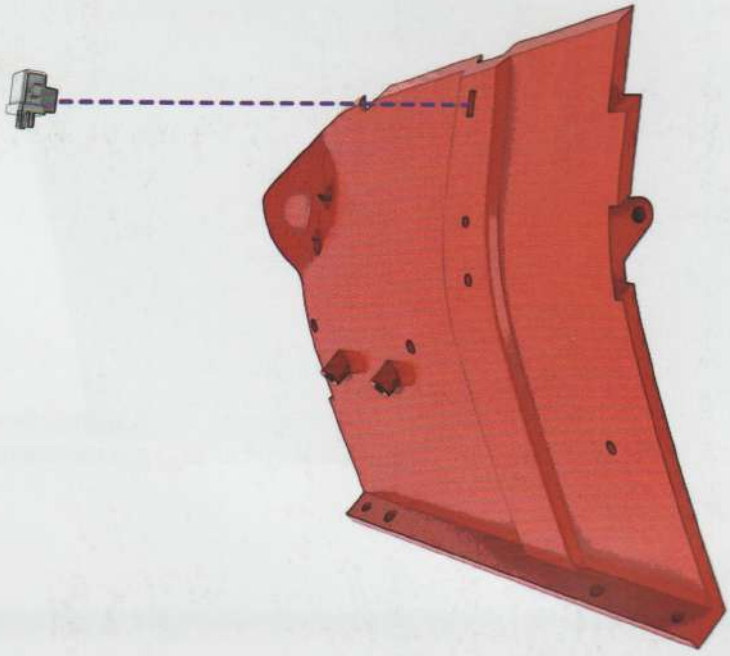
Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

Сборка элементов моторного отсека

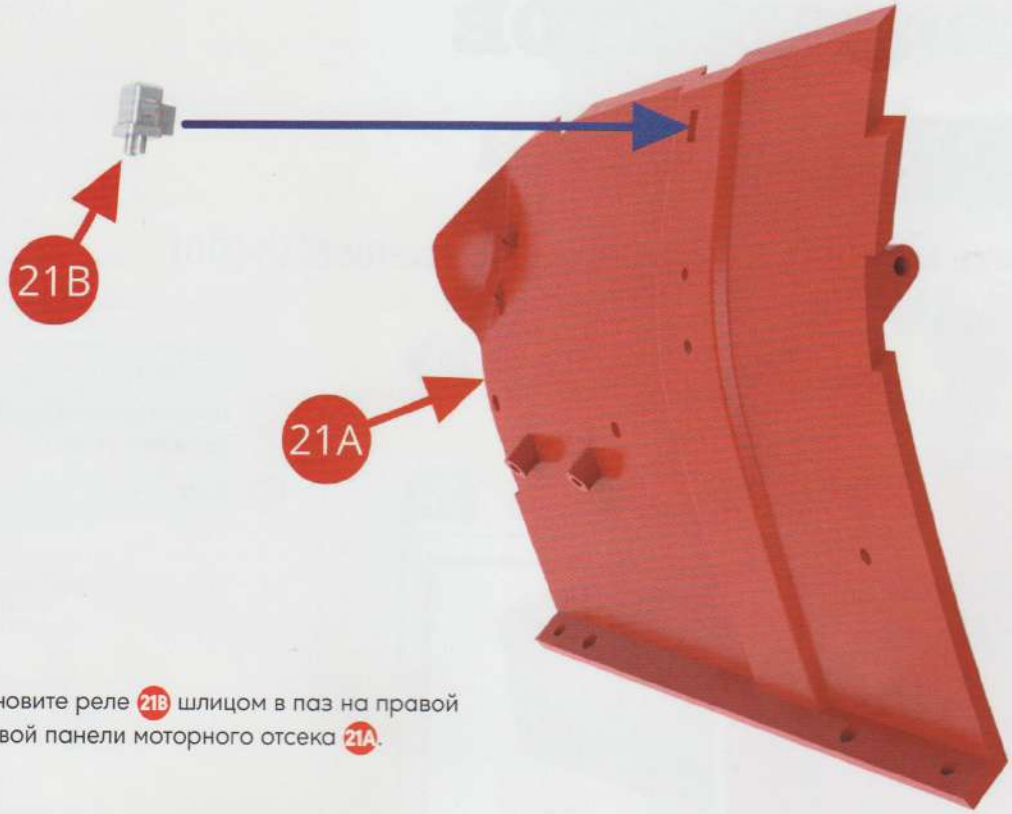
Продолжите собирать моторный отсек вашей модели ВАЗ-2101 из деталей этого номера.

- 21A Правая боковая панель моторного отсека
- 21B Реле

Схема сборки



1



Установите реле 21B шлицом в паз на правой боковой панели моторного отсека 21A.

Так выглядит в профиль правая боковая панель моторного отсека 21A с установленным на ней реле 21B.

Вид узла после сборки с разных сторон

Отложите оставшиеся детали для последующих этапов сборки.

История Волжского автозавода

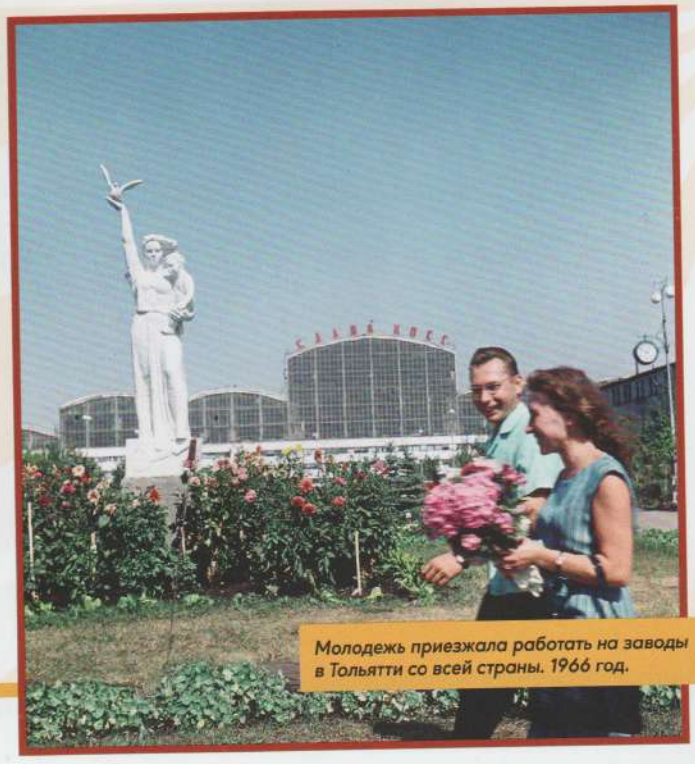
Для большинства «Жигули» – это только автомобиль. Но для десятков тысяч людей, причастных к его производству, это еще и завод, на котором они работают, и город, в котором они живут.

Монтаж арматуры для бетонных башен прессового цеха на Волжском автомобильном заводе. 1968 год.

Биография Волжского автомобильного завода началась 27 июля 1966 года. В этот день ЦК КПСС и Совет Министров СССР приняли Постановление № 558 – короткий документ в полторы страницы текста, 6 пунктов которого определяли строительство в городе Тольятти современного автомобильного завода производительностью 600 тыс. легковых автомобилей в год.

Всесоюзная ударная комсомольская

Принятию решения предшествовал скрупулезный анализ 54 возможных строительных площадок. Победителя выбирали по трем критериям: близость к источникам поставок строительных материалов; наличие машиностроительных заводов в регионе; хорошо развитая транспортная инфраструктура, энергогенерирующие мощности, наличие подходящих строительных организаций и достаточного количества рабочих рук, которые можно было бы привлечь на производство. Среди финалистов оказалось шесть городов: Ярославль, Бровары, Минск, Белгород, Горький и Тольятти. Стоит отметить, что по сочетанию всех показателей едва ли



Молодежь приезжала работать на заводы в Тольятти со всей страны. 1966 год.

Улица Ленина в Тольятти. 1968 год.

не лидером был город Бровары Киевской области УССР. Что касается города Тольятти, то существует ошибочное мнение, что город Ставрополь-на-Волге был переименован после начала строительства автозавода. В связи с этим он и был назван в честь генерального секретаря итальянской компартии, видного деятеля международного коммунистического и рабочего движения Пальмиро Тольятти. На самом деле это не так. Город Ставрополь Куйбышевской области был переименован в Тольятти согласно постановлению Президиума Верховного Совета РСФСР от 28 августа 1964 года для увековечивания памяти Пальмиро Тольятти, умершего семью днями ранее, задолго до принятия решения о строительстве автозавода. Кстати, умер Тольятти в СССР - в Крыму, где находился на отдыхе и лечении.

Строительство автозавода было поручено Управлению Куйбышевгидростроя. Надо сказать, что государство денег на строительство ВАЗа не пожалело. В короткий срок Куйбышевгидрострой из крупной строительной организации, пусть и имевшей на своем счету строительство Волжской ГЭС им. Ленина, действительно превратился в гиганта стройиндустрии. 3 января 1967 года ЦК ВЛКСМ объявил строительство Волжского автозавода Всесоюзной ударной комсомольской стройкой. Тысячи людей, в основном молодежь, направились в Тольятти на стройку автогиганта. Молодежь хотела работать на суперсовременном по тому времени производстве, да и получить квартиру в строившемся одновременно с заводом городе было проще. Уже 21 января 1967 года был вырыт первый кубометр земли под строительство первого цеха завода - корпуса вспомогательных цехов (КВЦ).

Бригада отделочников на строительстве ВАЗа. Тольятти. 1969 год.

Генеральный секретарь Итальянской коммунистической партии Пальмиро Тольятти во Всесоюзном пионерском лагере «Артек» в Крыму. 1964 год.

«Я знаю – город будет!»

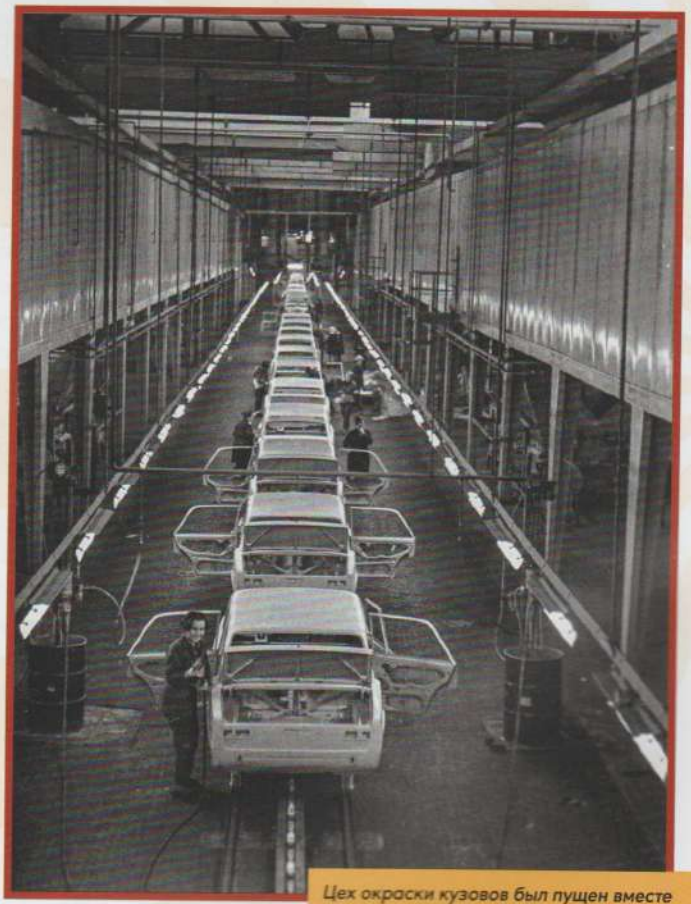
Строительство города началось одновременно со строительством завода. Едва ли не впервые в истории советских строек в таком масштабе на новом месте предполагалось обойтись без временного жилья и строить благоустроенные дома и объекты соцкультбыта. На землях колхоза «Россия» и совхоза имени Степана Разина на площади около 80 км² предстояло с нуля возвести новый город, ведь уже с октября 1966 по сентябрь 1967 года население города Тольятти увеличилось в два раза, достигнув 162 тыс. человек. Собственно, построить предстояло Автозаводской район, или, как его называли, Автоград, призванный стать эталоном для будущего городского строительства.

Фундамент первого дома в Автограде заложили в 1967 году. 31 октября бригада «Жилстроя» № 1 под руководством Валентина Павлова провела закладку фундамента первого дома со строительным индексом 1-Д (ныне это дом 37 по ул. Свердлова) в первом квартале будущего Автозаводского района города Тольятти.

В 1969 году первый жилой дом был сдан к заселению. В том же году были сданы в эксплуатацию первый торговый центр и первая школа по экспериментальному проекту на 2352 учащихся. Кварталы оснащали детскими оборудованными площадками. Тем самым соблюдался комплексный подход к одновременному возведению жилья и объектов соцкультбыта. Застройка жилых кварталов велась домами различной конфигурации и высоты. Первоначально она состояла в основном из пятиэтажек. Затем основными стали 9-этажные дома, которые дополнялись 12- и 16-этажными. Девятиэтажные панельные дома оборудовались лифтами и мусоропроводами. Для благоустройства квартир использовалась встроенная мебель. Автоград стал вторым после Зеленограда городом в Советском Союзе, где дома проходили специальную подготовку под установку электрических плит.

Не роскошь, а средство передвижения!

На основе новейших подходов велось проектирование внутренней транспортной сети города. Предполагалось, что к концу 1970-х годов каждый житель города (вероятнее все же, семья) будет иметь личный автомобиль. В автомобильной столице СССР автомобиль должен был стать не роскошью, а средством передвижения!



Цех окраски кузовов был пущен вместе с первой очередью ВАЗа. 1971 год.

«Кадиллак купе Девилль» 1959 года

Когда заходит речь о «ракетно-космическом» стиле в американском автомобилестроении, внедренном в автомобильную моду дизайнером Харли Эрлом, то обычно вспоминают именно этот автомобиль – «Кадиллак купе Девилль» (Cadillac Deville) 1959 года.

Первый автомобиль «Девилль» покинул конвейер завода «Кадиллак» в Детройте 25 ноября 1949 года, став миллионным автомобилем фирмы, что, конечно же, не было случайностью.

Купе с жестким верхом

Не выделяясь в целом из общего облика американских моделей конца 1940-х годов, автомобиль «Купе Девилль» (Coupé Deville) обладал весьма оригинальным кузовом. Легенда фирмы гласит, что предложил его кто-то из сотрудников, увидев, как его жена ездит в своем кабриолете с опущенными стеклами, но с поднятым верхом, чтобы не растрепалась прическа.

«Кадиллак купе Девилль» 1959 года.

Панель приборов «Кадиллака купе Девилль» 1959 года.

Так это было или нет, но воплощение нашла нехитрая и гениальная манипуляция – на обычный купе-кабриолет просто установили несъемную металлическую крышу, сохранив при этом декоративные элементы, имитирующие каркас тента. Да и окрашивался жесткий верх купе в контрастный цвет. Так появился новый тип кузова – хардтоп (hardtop), весьма популярный в США в 1950-1960-е годы.

В 1950 году автомобиль стал длиннее, получил цельное лобовое стекло, усиленную раму и автоматическую коробку передач в базовой комплектации. В 1951 и 1952 годах модель претерпела относительно небольшой фейслифтинг. Особенно это касается модели 1951 года. «Девилль» 1952 года сильно изменился внутри – за счет применения нового четырехкамерного карбюратора, увеличенных выпускных клапанов и двойной выхлопной системы мощность двигателя довели до 190 л. с. Двойная выхлопная система состояла из двух коллекторов, двух глушителей; выхлопные трубы выходили наружу через отверстия по краям заднего бампера. Спустя четыре года автомобили стали ниже, увеличилась их колесная база. Полностью другим стало оформление передка, изменились боковины и задние крылья. В 1956 году была представлена четырехдверная версия «Кадиллак седан Девилль» (Cadillac Sedan Deville), практически ничем, кроме двух дополнительных дверей, от купе не отличавшаяся.

На модели 1957 года впервые появились «плавники» на задних крыльях, ставшие характерной чертой всех «кадиллаков» конца 1950-х годов.

Аэрокосмический стиль

В 1948 году Харли Эрл побывал на военном аэродроме и, вдохновленный внешним видом реактивных истребителей, впервые представил хвостовые плавники на «кадиллаках». Никакой функции, кроме дизайнерской, эти плавники не несли, более того, автомобиль с ними приобретал излишнюю парусность. Но американцам они пришлись по вкусу и прочно вошли в моду не только у моделей «Кадиллак», но и у автомобилей других фирм.

«Кадиллак купе Девилль» 1959 года в столице Румынии Бухаресте.

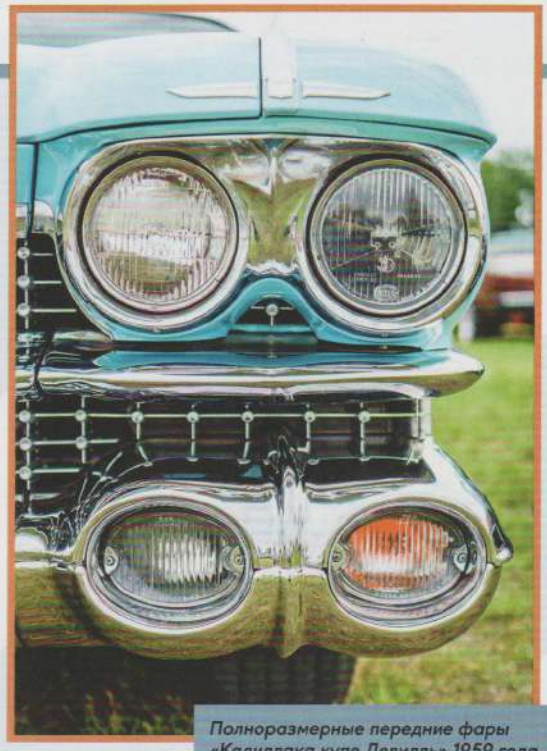
Вершина космического стиля

Модель 1959 года получила новый капот, изогнутое в трех плоскостях панорамное ветровое стекло, задние крылья с огромными «плавниками», в которые были интегрированы «ракетоподобные» задние фонари. Окончательно формировали ракетоподобный облик автомобиля фонари заднего хода, напоминавшие сопла реактивного двигателя. В «ракетном» стиле была оформлена и панель приборов.

Рабочий объем двигателя увеличился до 6,4 л. В сочетании с возросшей степенью сжатия, выпускными клапанами новой формы и новым впускным коллектором это повысило мощность двигателя до 335 л. с. Установили более мощный топливный насос, а новый низкий, но широкий радиатор имел бóльшую площадь охлаждения и хорошо вписывался в обновленную переднюю часть автомобиля. Все автомобили стандартно оборудовались автоматической трансмиссией «Гидраматик» (HydraMatic). В подвеске автомобиля использовались новые газонаполненные амортизаторы. Рулевое колесо уменьшенного диаметра и новый рулевой механизм с гидроусилителем позволили уменьшить количество оборотов руля от упора до упора. Педаль тормоза непосредственно, без промежуточных рычагов, воздействовала на толкатель вакуумного усилителя, что исключало дополнительное трение и зазоры в механизме, делало управление торможением более четким и безопасным. Появились и новые колесные колпаки с имитацией спиц и эмблемой фирмы «Кадиллак» на бело-серебристом фоне.

Помимо технических новшеств, добавились и новинки в оформлении салона. Достаточно сказать, что имелось семь вариантов его отделки. В список стандартного оснащения были включены карманы в спинке переднего сиденья и тонированное заднее стекло. Устанавливаемый за доплату кондиционер имел режим рециркуляции: при повороте соответствующего рычажка прекращалась подача внешнего воздуха в салон, что позволяло быстрее охладить его.

На машины с кондиционером устанавливали более мощный генератор, для того чтобы кондиционер мог работать при низких скоростях движения. За дополнительную цену можно было установить тонированные ветровое и боковые стекла, а также круиз-контроль. Для его включения требовалось нажать вращающуюся кнопку слева от руля и держать ее в таком положении до достижения необходимой скорости. Затем кнопка поворачивалась против часовой стрелки до тех пор, пока не начинало ощущаться противодействие педали газа. После отпускания кнопки автомобиль сам поддерживал заданную скорость. Система автоматического переключения света фар с дальнего на ближний (Autronic-Eye) теперь работала на более надежных и долговечных транзисторах. Очиститель ветрового стекла имел три скоростных режима.



Полноразмерные передние фары «Кадиллака купе Девилль» 1959 года.

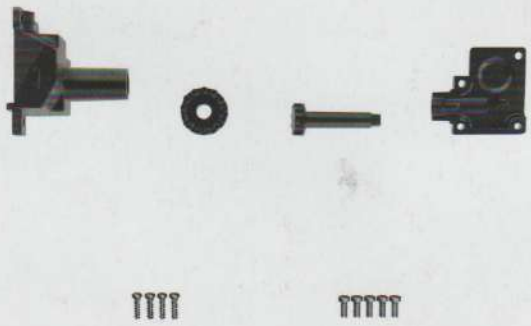
Стоп-сигналы на заднем крыле «Кадиллака купе Девилль» 1959 года.

«Кадиллак седан Девилль» 1959 года.

В НОМЕРЕ 22

- УСТАНОВКА РУЛЕВОЙ КОЛОНКИ И МЕХАНИЗМА ПЕРЕДАЧИ ПОВОРОТА
- КРИВОШИПНО-ШАТУННЫЙ МЕХАНИЗМ

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- КОРПУС ЧЕРВЯЧНОЙ ПЕРЕДАЧИ
- РУЛЕВАЯ ПЕРЕДАЧА 1
- РУЛЕВАЯ ПЕРЕДАЧА 2
- КРЫШКА КОРПУСА ЧЕРВЯЧНОЙ ПЕРЕДАЧИ
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2.© 2019 Ашет Коллекция. © 2019 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ ПАО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!